

Propunem o călătorie imaginară, sau, de ce nu, una reală prin gări de poveste din România (cum s-a intitulat o emisiune de succes la TVR din anii trecuți), în care, să vizităm și să admirăm o serie de obiective turistice și culturale, încărcate de istorie și legendă, unele mai puțin cunoscute publicului larg. Pentru acum am ales câteva obiective din stațiile CFR de pe magistrala București-Suceava, existente și în prezent, încercând a face o incursiune în trecutul lor spre a descoperi povești inedite care le-au marcat îndelungata istorie.

Călătoria noastră pornește din bătrâna Gară de Nord, principala poartă feroviară de acces în Capitală, care a supraviețuit cutremurelor catastrofale, bombardamentelor devastatoare, trecerii implacabile a timpului și chiar unor idei năstrușnice, inclusiv ale lui Nicolae Ceaușescu de a o demola și muta undeva în afara Bucureștiului. Dincolo de farmecul aparte dat de diversitatea de activități desfășurate aici, unde zilnic vin și pleacă circa 200 de trenuri și câteva mii de pasageri (apogeul fiind atins în preajma marilor sărbători religioase și vacanțelor școlare), Gara de Nord găzduiește o multitudine de încăperi utilizate ca birouri administrative, săli de așteptare, spații comerciale și chiar un Muzeu CFR aflat într-o clădire anexă, în care se poate intra spre a fi vizitat direct de pe peron (ultima linie).

Darcelmaitainicși spectaculos loc din incinta gării este Salonul Regal, aflat la aproximativ 50 de metri pe dreapta cum intri dinspre coloane, în spatele unor uși netransparente, ferecate, pe lângă care călătorii trec grăbiți fără a ști ce este acolo. Acest Salon Regal, numit de-a lungul anilor și Sala de așteptare a regilor sau Salonul Oficial, a fost construit și dat în folosință în 1896, cu ocazia vizitei în România a împăratului Austro-Ungariei, Franz Josef. Gara de Nord, construită pe actualul amplasament, a fost inaugurată în 1872 de Regele Carol I. Salonul Regal a fost construit în stil empire, cu un interior luxos și confortabil, decorat cu corpuri de iluminat pariziene, pereții placați cu marmură, oglinzi din cristal venețiene și alte ornamente elegante.



Pe jos, a fost așternut un covor uriaș, țesut manual de măicuțele de la Mănăstirea Agapia, având pe mijloc emblema Coroanei Regale, care a fost decupată și înlocuită de comuniști cu însemnele bolșevice secera și ciocanul, pe fond roșu. În anul 1926, în prezența Regelui Mihai, Salonul Regal a fost utilizat pentru expunerea și inaugurarea primei locomotive românești cu aburi G10, construită la Uzinele Malaxa (redenumite mai târziu de comuniști 23 august). Salonul Regal din Gara de Nord a fost folosit de către regii Carol al II-lea și Mihai, efectiv, până în 1938, după care, l-au preferat pe cel din Gara Băneasa (existent și în prezent). Regele Mihai a intrat pentru ultima oară în Salonul Regal din Gara de Nord la 21 decembrie 1947, când s-a reîntors din Anglia, unde participase la nunta Reginei Elisabeta a II-a a Marii Britanii.

După câteva zile, a abdicat, plecând din România, din Gara Sinaia (despre care vom vorbi în numărul viitor). În perioada comunistă, încăperea redenumită Salonul Oficial a suferit unele modificări, dar a fost păstrat, fiind folosit mai puțin de noii lideri politici (Gheorghiu-Dej și Ceaușescu), ei preferând alte mijloace de transport, iar dintre gări, pe cea de la Băneasa. În prezent, Salonul Regal din Gara de Nord este ținut deschis doar la evenimente speciale, ca de exemplu, la sosirea trenului de lux Orient Expres (care circulă din 4 octombrie 1883, pe ruta Paris-Strasbourg-München-Viena-

Budapesta-București-Giurgiu-Ruse-Varna-Istanbul și retur). În prezent, Gara de Nord, monument istoric și de arhitectură, este în curs de reabilitare și modernizare, urmând să-și sporească interesul general ca nod de cale ferată al unei Capitale europene moderne și civilizate.

*

Continuăm călătoria noastră cu trenul imaginar și, după vreo oră de mers, ajungem la vechea gară Ploiești-Sud (construită tot în 1873), monument istoric, în care se găsește un local obișnuit, care cândva, era un brand al orașului, cunoscut ca Restaurantul lui Gherea. Reputatul critic literar, avocat și politician socialist Constantin Dobrogeanu-Gherea (1855-1920) a concesionat restaurantul în 1882, l-a dotat și amenajat cu pricepere și bun-gust, făcându-l ca în scurt timp să devină neîncăpător pentru multitudinea de clienți din rândul călătorilor, personalului CFR și oaspeților urbei. Faima restaurantului s-a răspândit rapid, pe de o parte prin bunătatea bucatelor servite aici, iar pe de alta, prin numele sonore ale unor mușterii fideli, printre care, Ion Luca Caragiale, Păstorel Teodoreanu, Tudor Arghezi, Alexandru Vlahuță, George Coșbuc, Barbu Ștefănescu Delavrancea, Gala Galaction, Anton Bacalbașa ș.a., încingându-se aici veritabile șezători literare.

În 1897, la Restaurantul lui Gherea a poposit însuși Regele Carol I, care, le-a mărturisit apropiaților: Da, aici chiar se mănâncă bine! După 1916, când mulți dintre clienții de vază trecuseră deja în lumea umbrelor, restaurantul și-a pierdut căutarea, pentru ca, în 1918, ocupanții germani să-l transforme în cârciumă ordinară, iar după decesul patronului său (în 1920), avea să decadă pentru totdeauna. În prezent, restaurantul există, are și o terasă, dar nu mai are reputația de odinioară, când rivaliza cu Casa Capșa din București. O placă de marmură la intrarea dinspre peron mai amintește că aici a activat Constantin Dobrogeanu Gherea.

*

Următoarea oprire, la Restaurantul gării din Buzău, care, între noiembrie 1894 și noiembrie 1895 a aparținut inegalabilului dramaturg Ion Luca Caragiale. Având exemplul de succes al prietenului său, Constantin Dobrogeanu Gherea cu restaurantul din gara Ploiești, cu spiritul său umoristico-negustoresc, anterior deschiderii faimoasei Berării Gambrinus din București (1896), Caragiale a concesionat în 1894 bufetul gării din Buzău, împreună cu cumnatul său. În acest scop s-a mutat împreună cu familia în oraș, închiriind o casă cu etaj din spatele gării. Afacerea însă nu a mers bine, Caragiale rămânând dator cu sume importante de bani, astfel că la numai un an de activitate a dat faliment și a închis-o.

În prezent, în gara din Buzău funcționează un local, dar puțini clienți cunosc povestea aventurii lui Caragiale pe aceste meleaguri ca patron de restaurant.

*



Punctul terminus al călătoriei noastre este gara Burdujeni din Suceava, una dintre cele mai frumoase din România, replică a gării din Friburg -

Obiective cultural-istorice din gări românești de legendă I

Elveția. Gara Burdujeni, monument istoric și de arhitectură a fost construită între anii 1892-1902, când Suceava era oraș de graniță între Regatul României și Imperiul Austro-Ungar. Până în 1918 clădirea gării a servit drept punct de frontieră și oficiu vamal.

În interior, pe mijloc, se află o impozantă sală de festivități, construită în stil baroc, cu ornamente și decorațiuni de epocă, ce-i dădeau o strălucire aparte. Sala mare a gării Burdujeni – Suceava a fost folosită în perioada interbelică pentru baluri luxoase și recepții de rang înalt. Din fericire, de-a lungul timpului, gara și-a păstrat aspectul inițial, iar sala există și în prezent. Aici se desfășoară periodic evenimente culturale de interes public precum Balul Gospodarilor, prilej de reînviere a vechilor tradiții folclorice din zona SuceavaBucovina.

*

Aceasta a fost călătoria noastră pe magistrala CFR Ștefan cel Mare unde se pot întâlni locuri de excepție încărcate de istorie și spiritualitate. Țara noastră are multe gări de poveste, monumente istorice și de arhitectură, pe care, generațiile actuale trebuie să le păstreze și să le conserve, ca dovezi incontestabile ale trăirii românilor pe aceste meleaguri.

Claudiu Sfetcu și Horațiu Mândășescu



INDEPENDENȚA
ROMÂNĂ

*Independența
prin Cultură*